

ХЕРСОНСЬКЕ УЧИЛИЩЕ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВСТВА

Олександр ЧОРНИЙ (Київ)

У статті автор показує історію заснування та роботу Херсонського училища торгового мореплавства, першого торгово-морехідного навчального закладу на Півдні України в XIX – на початку XX століття.

In the article the author discloses the history found and activities Herson trade-navy school the first trade-navy school in the South of Ukraine in the XIX century and the beginning of XX century.

Процеси, що нині торкаються українського флоту, дають змогу говорити про початок відродження України як морської держави. До цього спонукають історичні традиції та економічні можливості країни. Після розпаду СРСР Україна отримала третину суднобудівних потужностей, портів і навчальних баз колишньої імперії, тож ми цілком здатні повернути собі статус морської держави. На початку XXI століття морські сили України вступили у відповідальний етап свого розвитку, нарешті, було розпочато їхнє реформування, метою якого є побудова нечисленного, але потужного військового й цивільного флоту, а також створення ефективної системи морської освіти, що здійснюватиме підготовку необхідних кваліфікованих спеціалістів для нього. Виконання останнього вимагає врахування досвіду роботи морських навчальних закладів, що діяли в Україні у XIX – на початку XX століття. Одним з таких навчальних закладів було Херсонське училище торгового мореплавства – перше морське училище в Україні, що готувало спеціалістів для комерційного флоту.

В історичній літературі Херсонське училище торгового мореплавства згадується досить часто. Перші відомості про цей навчальний заклад бачимо в подорожніх записках О.Афанасьєва-Чужбинського [19, 328 – 333; 1, 335 – 341], який відвідав училище 1857 року і в своїх спогадах описав його історію, роботу та побут. Деяку інформацію, про цей навчальний заклад можна знайти в збірнику статистичних матеріалів, що стосуються Херсонської губернії, укладеного офіцером Генерального штабу О.Шмідтом [13, 611]. Також відомості статистичного характеру стосовно Херсонського училища містить праця А.Г.Небольсіна „Історико-статистичний нарис загальної і спеціальної освіти в Росії,” що вийшла друком у С.-Петербурзі 1883 року. У радянський час дослідженням морської освіти займався Н.І.Барбашев, який у своїй праці „До історії морехідної освіти в Росії” наводить окремі факти, що стосуються дати заснування та відкриття Херсонського училища торгового мореплавства, а також кількості перших наборів слухачів. Цього ж аспекту у своїй монографії торкається і відома дослідниця історії освіти народів колишнього СРСР М.Ф.Шабаєва [18, 243 – 244]. Нині історію навчального закладу вивчає завідувач відділу історії Херсонського обласного краєзнавчого музею К.Д.Чорна [27, 143 – 149], яка в одній із своїх статей наводить

ряд маловідомих фактів з історії училища, що стосуються передумов його відкриття та перших років роботи. З огляду на все вищезазначене, на нашу думку, на сьогодні не має окремої публікації, яка б повною мірою охоплювала історію Херсонського училища торгового мореплавства протягом XIX – початку XX століття. Дослідження є спробою показати цілісну історію появи й розвитку цього навчального закладу протягом зазначеного періоду. Для написання роботи залучені матеріали Центрального державного історичного архіву України в місті Києві, Херсонського обласного державного архіву, Повного зібрання законів Російської імперії, публікації журналу “Морський збірник” та інші.

На початку XIX століття Херсон втрачає першість у військовому суднобудуванні, центром якого стає Миколаїв, а разом з тим новозакладене місто в гирлі Інгулу переймає й естафету підготовки спеціалістів для військово-морського флоту. Вся ж суднобудівна інфраструктура Херсона була пристосована для виконання численних замовлень купців на побудову торгових суден. До того ж, 1797 року в Херсоні почала діяти перша цивільна корабельня, а 1806 року – відкрилася купецька суднобудівна верф, яка була однією з найбільших у державі [21, 340]. У період з 1798 по 1822 рік на ній було збудовано 356 суден [21, 343].

Екіпажі суден купецтва південної України формувалися в основному з місцевих мешканців та відставних матросів. В цей час юнаки вивчали морехідну справу, здійснюючи практичні плавання на кораблях під керівництвом досвідченого штурмана чи шкіпера. Навчального ж закладу, який готував би спеціалістів для торгового флоту, на початку XIX ст. взагалі не існувало не тільки на Півдні України, а й в усій імперії, хоча Чорноморські порти – Херсон, Севастополь і Феодосія були оголошені вільними для торгівлі ще 1784 року [12, 50], а в цих портах базувалися кораблі Чорноморського купецтва.

Відсутність у торговому флоті спеціально підготовлених штурманів, шкіперів і лоцманів частково компенсувалося запрошенням іноземних моряків, а також на торгові судна для проходження служби направлялися матроси та унтер-офіцери із військового флоту за дозволом Адміралтейств-Колегії [11, 104], але дуже часто кораблями керували зовсім невідповідні люди. А це, звичайно, не могло не впливати на стан мореплавства. Часті корабельні аварії змушували відповідні відомства ставити питання про необхідність створення спеціальних навчальних закладів для підготовки кваліфікованих морських штурманів, лоцманів та шкіперів для торгового флоту.

21 квітня 1811 року Херсонський військовий губернатор Арман Емануель де Рішельє представив на розгляд уряду прохання Херсонського морехідного товариства про поліпшення умов комерційного суднобудування та судноплавства. У документі герцог наголошував, що значно поліпшити становище торгового флоту на Півдні України можливо тільки за умови розв’язання кадрового питання і тут же вніс пропозицію відкрити в Херсоні морехідне училище, план організації якого додавався до основного документа [21, 342 – 343]. Проект герцога де Рішельє не був здійснений, хоча слід відзначити, що при Миколаївському штурманському училищі було започатковано клас із 12 слухачів, яких готували для потреб Чорноморського купецького судноплавства [23, 634], але потреби торгового флоту в цей час були значно більшими.

Для розв’язання проблеми 1827 року при Міністерстві фінансів було створено особливий Комітет для сприяння купецькому кораблебудуванню і мореплавству, який, вивчивши стан торгового мореплавства, прийшов до висновку, що однією з причин слабкого розвитку зазначеної галузі стала відсутність кваліфікованих спеціалістів цього профілю, тим самим підтвердивши побажання, викладені герцогом Рішельє майже 20 років тому. Уряд змушений був повернутися до розгляду питання про створення училищ торгового мореплавства. 1829 року Міністерство фінансів розпочало роботу із створення училищ такого профілю. Перше училище було відкрито в Петербурзі [18, 242] і в цей же час планувалося відкрити морехідний клас при Херсонській гімназії, але, не маючи джерел фінансування, ця

пропозиція була відхилена [20, 761]. Одне училище не могло забезпечити кваліфікованими спеціалістами увесь торговий флот, і тоді уряд, відповідно до прохання міністра фінансів, вирішив відкрити ще одне училище в Херсоні, у місті з добре розвиненою корабельною інфраструктурою. Важливу роль у прийнятті цього рішення відіграло й чергове клопотання Новоросійського та Бессарабського генерал-губернатора М.С.Воронцова.

7 лютого 1834 року імператор Микола I затвердив „Положення про Херсонське училище торгового мореплавства” [24, 193], а саме училище було відкрито 1 жовтня того ж року [19, 328]. У „Положенні...” сказано, що училище має готувати молодих людей для служби штурманами і шкіперами на приватних купецьких морехідних суднах та для роботи будівельниками комерційних суден на купецьких верфях [24, 193].

Училище розмістилося на території колишнього Адміралтейства, у трьох приміщеннях, що раніше слугували дорожнім палацом імператриці Катерини II, збудованих ще до її приїзду в Херсон у травні 1787 року [27, 145].

За „Положенням...” опікуном училища був Генерал-губернатор Новоросійського і Бессарабського краю під наглядом Херсонського губернатора й перебувало у відомстві Міністерства фінансів та інспектора Міністерства народної освіти.

Прийом в училище розпочинався 15 серпня. Навчальний заклад був розрахований на навчання дітей двох категорій – за державні кошти і тих, що оплачували навчання самостійно. За рахунок держави мало виховуватися 24 учні, за власні кошти могли здобувати освіту 10 – 15 учнів, кожен з яких сплачував за навчання 300 крб. на рік [24, 193].

У Херсонське училище торгового мореплавства приймалися на навчання хлопці віком 14 – 17 років. Потреба в спеціалістах цього профілю і в таких навчальних закладах була великою, а тому місця для майбутніх учнів в училищі розподілялися між містами півдня України, у яких морська й річкова торгівля займала важливе місце. У пункті 10 „Положення про Херсонське училище торгового мореплавства” сказано, що обрання кандидатів для вступу в училище надається міським думах (від Херсона, Одеси й Таганрога по 4 особи, від Миколаєва – 3, від Феодосії та Ізмаїла – по 2, від Ростова, Керчі, Євпаторії та Акермана – по 1 особі). Для створення конкурсу названі міста направляли на кожне місце по 2 кандидати, які мали бути міцної статури, без тілесних вад, доброї моральності і котрі уміли б читати й писати російською мовою, а також знали 4 основні математичні дії. Перевага при вступі в училище надавалася тим, хто володіли хоча б однією з іноземних мов [24, 193 – 193 зв]. Вихованців на державному утриманні, зазвичай, готували із дітей купців III гільдії, міщан та цехових майстрів християнської віри.

Вихованці, котрі вступили до училища розподілялися за віком на дві групи: молодшу і старшу, а кожна із груп на – два класи. Термін навчання становив 4 роки, випускники закінчували 4 класи. На період навчання вихованці отримували спеціальну форму встановленого зразка. Навчальний план Херсонського училища торгового мореплавства складався із теоретичних і практичних занять, окрім цього, ще незалежно вивчався Закон Божий. Теоретичний курс складали предмети: каліграфія, малювання, арифметика, початкова геометрія, граматики, географія, історія, турецька, грецька та італійська мови [24, 193 зв.], а в 40-х роках до них ще додалися медицина, хірургія та цивільне право [25, 5 – 8]. Значне місце в навчальному процесі відводилося практичним заняттям: астрономічним спостереженням, роботі з навігаційним обладнанням, огляду суден, плаванню на парусних кораблях, стрільбі з вогнепальної зброї та гармат, а також учні брали участь у будівництві кораблів. Для проведення практичних занять з вивчення конструкції корабля на училищному дворі було збудовано спеціальне навчальне судно [13, 611].

Училище готувало штурманів і шкіперів для торгового флоту й незначну кількість інженерів корабельної справи. Для того, щоб стати інженером, потрібно було чотири роки навчатися, а потім залишитися ще на один рік в училищі, щоб отримати звання інженера корабельної справи. Для цього держава за кожного учня сплачувала 200 карбованців за рік

[24, 194 зв.]. Усі, хто мав бажання стати інженерами, приписувалися до майстерень з будівництва суден, де вони проходили практику, брали участь у будівництві кораблів. До закінчення повного строку навчання учнів не відпускали додому, вони увесь час перебували при училищі й могли відлучитися лише з дозволу керівництва навчального закладу.

В училищі існувала своя система контролю і виховання. До занять не допускалися хворі, а також учні, які мали погану поведінку. За значні порушення вихованці могли нести кримінальну відповідальність.

По закінченню строку навчання в училищі проходили випускні іспити, під час яких учні мали змогу показати знання з теоретичного й практичного курсів навчання. Нагородами за успіхи в навчанні були книги, морське та географічне обладнання, малі срібні медалі, а за особливі успіхи по закінченню вищих класів нагороджували Золотою медаллю з правом носіння на Аннінській стрічці в петлиці [24, 195].

Під час літніх канікул учні Херсонського училища торгового мореплавства проходили практику на кораблях у Чорному морі та по великих річках України – Дніпру, Південному Бугу, Інгулу [26, 1 – 3 зв.]. Випускники, що відмінно проходили кампанію на морі або річці, по закінченню училища отримували звання шкіпера. Учні, котрі, перебуваючи в молодших класах (1 і 2-й), не виявляли здібностей до наук, до старших класів не зараховувалися і поверталися додому батькам, хто ж із них навчався за власні кошти, могли залишитися на повторний курс навчання.

За „Положенням...” кількість слухачів в училищі встановлювалася в 24 особи, але з часом у 1845 році за імператорським розпорядженням їхня кількість зросла до 40, а „своєкоштных” до 20 осіб [19, 328], а також були допущені до слухання курсів охочі відвідувати училище за вільним графіком.

Довгий час директором училища був Генбачов Семен Онисимович, а його заступником – Шведов Іван Борисович. Викладачами в навчальному закладі працювали священник Дмитро Діаковський, Дмитро Скрипницький, Іван Котухно, Василь Саридакі, Ілля Іванченко, Микола Ковадьє та Віктор Орсі.

Для того, щоб отримати роботу, по закінченню строку навчання, вихованці направлялися на три роки для плавання на військових транспортних кораблях і тільки після цього мали право працювати на комерційних суднах. Вільні штурмани або штурманські помічники мали прослужити 24 навігаційні місяці на закордонних кораблях і, отримавши гарну атестацію від шкіперів, могли з'явитися в училище для складання іспиту на звання шкіпера [3, 664]. Витримавши іспит, за присутності призначеного від флоту офіцера всі, хто екзаменувався отримували атестат шкіпера [2, 296]. До початку Кримської війни більшість випускників для отримання морської практики направлялися в Чорноморський флот, а для набуття практичних навиків у будівництві кораблів – до Миколаївського адміралтейства. 1856 року на Півдні України виникає Російське товариство пароплавства і торгівлі [22, 56 – 78], яке займалося морськими торговельними перевезеннями. Саме з цього часу вихованці Херсонського училища торгового мореплавства проходили практику на суднах цього товариства [17, 1 – 3].

Училище увесь час свого існування перебувало у відомстві Міністерства фінансів, на його утримання щороку виділялося 5 127 крб., а з 1853 року – 6 427 крб. із коштів Одеського банку, що формувалися із штрафів, які бралися з кораблів, котрі не мали прав на перевезення вантажів [19, 332].

Випускники училища не дворянського походження, які закінчили його з відмінними успіхами й доброю поведінкою, звільнялися від подушного податку, від рекрутських наборів (крім, як за судовим вироком) і від тілесних покарань, про що записувалося в атестаті. Цими правами могли користуватися і їхні діти, якщо присвячували себе мореплавству [19, 331].

За перші 15 років з моменту відкриття училища було випущено 83 штурмани, 36 штурманських помічників, 42 спеціалісти, які навчалися за власні кошти, 10 за результатами

вільного відвідування [19, 330]. Однак, велика кількість випускників не могла влаштуватися на роботу на купецькі або каботажні закордонні кораблі. Цьому було ряд причин. По-перше, 4-річний курс навчання мав недоліки у вивченні наук – велику кількість займало вивчення точних наук, у той час, коли вивченню мов приділялося менше годин. По-друге, за 4 роки важко було навчити дітей математики, навігації та астрономії, які, прийшовши в училище, уміли лише читати й знали 4 арифметичні дії. По-третє, протягом усього строку навчання двічі – з 1 липня по 15 серпня – вихованців відправляли на практику на військові судна, півтора місяці відводилося на іспити, а також майже 2 місяці канікул скорочували теоретичне навчання до трьох років. За такий короткий строк важко було вивчити ту чи іншу науку, а тим більше іноземну мову. Що стосується корабельної архітектури, то цей предмет в училищі теж викладався не на високому рівні. Труднощі виникали в правильному поєднанні теоретичних і практичних занять, що стосувалися спорудження суден [2, 300]. Слабкий досвід, набутий учнями під час практичного плавання на суднах у морі, робив тяжким перші роки служби випускників училища на кораблях торгового флоту. За цих обставин значна частина вихованців не йшла працювати відповідно до отриманого фаху. Такі ж проблеми переживали й інші навчальні заклади торгового мореплавства, що знаходилися в Ризі, Архангельську та Петербурзі.

У 60-х роках чиновники Міністерства фінансів та представники передових торгових кіл на чолі з графом Х.Вольдемаром поставили питання про необхідність створення такої системи навчальних закладів з підготовки фахівців для торгового флоту, яка своєю роботою забезпечила б комерційний флот достатньою кількістю штурманів, шкіперів, лоцманів та корабельних інженерів і при цьому не вимагала значних фінансових затрат. Завдяки роботі графа Вольдемара та його прихильників було розроблено положення про морехідні класи, яке 1867 року було затверджене спочатку спеціальною комісією Міністерства фінансів, а потім імператором [4, 1048]. Разом з цим положенням було затверджено нові правила, що стосувалися присвоєння шкіперських і штурманських звань.

Правила про присвоєння шкіперських і штурманських звань 1867 року повинні були сприяти розвитку системи морехідних класів. Відповідно до правил усі, хто бажали отримати диплом судноводія, повинні були скласти іспит у присутності спеціально сформованих комісій, що знаходилися в головних портових містах і складалися із морського офіцера, який виконував функції голови, учителя математики з місцевої гімназії або училища, викладача з найближчих морехідних класів, двох представників від купецтва та двох дипломованих морських спеціалістів.

Для складання вищезазначених іспитів усіх охочих повинні були готувати морехідні класи. Відповідно до положення відкривати морські навчальні заклади цього профілю дозволялося товариствам купців або організаціям приватних виробників, що й повинні були ними завідувати та опікуватися [15, 20 – 25]. Але, для того щоб відкрити морехідний клас, тому чи іншому товариству потрібно було отримати дозвіл від Міністерства фінансів та Міністерства народної освіти, які затверджували положення про новий навчальний заклад.

У період з 1872 по 1884 рік в Україні було відкрито морехідні класи в Бердянську, Керчі, Феодосії, Севастополі, Бериславі, Олешках, Одесі, Голій Пристані, Херсоні та Миколаєві. Кожен навчальний заклад готував від 20 до 50 моряків [14, 173].

З відкриттям перших морехідних класів Херсонське училище торгового мореплавства 1867 року було реорганізоване в навігаційне училище, а 1872 року – у морехідні класи II розряду з відділенням практичного суднобудування [5, 31]. Реорганізацію вдалося здійснити завдяки клопотанню Херсонського міського голови Василя Григоровича Терещенка [7, 12]. Першим завідувачем класів став капітан-лейтенант Дмитро Дабич, викладачами працювали Т.Круглов, А.Чирков, О.Боржаков. Щороку на утримання Херсонських морехідних класів виділялося 2 605 крб., при навчальному закладі діяла бібліотека з фондом у 34 книги [5, 31 зв – 34].

З реорганізацією Херсонського училища торгового мореплавства в морехідні класи II розряду новоутворений навчальний заклад був найбільш успішним морським училищем на Півдні України, про що свідчить кількість його слухачів. 1876 року в Херсонських морехідних класах навчалось 76 учнів, 1881 року – 95 учнів, а в 1882 – 106, у той час як інші морехідні класи готували від 20 до 35 учнів [6, 20 зв.].

2 вересня 1879 р. на основі імператорського розпорядження Херсонські морехідні класи II розряду було реорганізовано в морехідні класи III розряду [7, 12 – 13], а це значить, що навчальний заклад, отримавши вищий рівень акредитації, мав право готувати шкіперів далекого плавання. У цей же час новим завідувачем класів було призначено підполковника Костянтина Космачевського. 1880 року було збільшено набір слухачів, а разом з тим і фінансування навчального закладу до 4 605 крб., кошти на утримання класу виділялися таким чином – від Міністерства фінансів та від Херсонського земства по 2 000 крб. та від скарбниці міста Херсона – 1 605 крб. [16, 6].

Упродовж усієї історії свого існування Херсонське училище перебувало у відомстві Міністерства фінансів. 1881 року Херсонські морехідні класи були передані у відомство Міністерства народної освіти, а 1898 року знову були повернені у підпорядкування Міністерства фінансів, яке в цей же час розпочало ряд дій, спрямованих на вдосконалення системи морехідної освіти. У ході реформування на нових принципах роботи було реорганізовано Херсонські морехідні класи III розряду, які в липні 1903 р. були перетворені на морехідне училище малого плавання, а з 1904 р. – в училище далекого плавання з присвоєнням імені імператора Олександра II [9, 1]. В одночасі новим керівником школи було призначено О.В.Калюжного [10, 5], який на цій посаді працював до 1917 року. Нині спадкоємцем навчального закладу є Херсонський морський інститут.

Херсонські морехідні класи, а згодом училище далекого плавання здійснили підготовку близько 250 штурманів далекого та 70 штурманів каботажного плавання. Випускники навчального закладу на початку XX століття становили більшість капітанів Російського товариства пароплавства і торгівлі, були кращими судноводіями на морських лініях, що зв'язували Південь України з Кавказом та країнами Середземномор'я.

Як уже зазначалося, Херсонське училище торгового мореплавства було першим торгово-морехідним навчальним закладом на півдні України і саме воно дало поштовх до створення цілої системи морехідних шкіл у регіоні, більшість з яких, пройшовши реорганізації і реформування, діють і нині, але тепер уже як морські коледжі та інститути.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

1. Афанасьєв-Чужбинський О. Подорож у Південну Росію. – Дніпропетровськ: Січ, 2004. – 469 с.
2. Вейнберг А. Несколько слов о Херсонском училище торгового мореплавства // Морской сборник. – 1857. – № 6. – С. 296 – 304.
3. Высочайше утвержденная докладная записка начальника Главного морского штаба – Об употреблении воспитанников училища торгового мореплавства на судах Черноморского флота / Полное собрание законов Российской империи. – СПб., 1838. – Т. XII. – Ч. I. – № 10477.
4. Высочайше утвержденное положение о мореходных классах от 24 июня 1867 г. / Полное собрание законов Российской империи. – СПб., 1868. – Т. LII. – Ч. I. – № 44771.
5. ДАХО. – Ф.212. – Оп.1. – Спр. 3. – 80 арк.
6. ДАХО. – Ф.212. – Оп.1. – Спр.10. – 84 арк.
7. ДАХО. – Ф.212. – Оп.1. – Спр.18. – 194 арк.
8. ДАХО. – Ф.212. – Оп.1. – Спр.49. – 5 арк.
9. ДАХО. – Ф.212. – Оп.1. – Спр.82. – 2 арк.
10. ДАХО. – Ф.212. – Оп.1. – Спр.110. – 7 арк.
11. Императорский указ о даче матросов и унтер-офицеров на суда российского купечества от 9 апреля 1802 г. / Полное собрание законов Российской империи. – СПб., 1830. – Т. XXVII. – № 20225.
12. Манифест о свободной торговле в Херсоне, Севастополе, Феодосии от 22 февраля 1784 г. / Полное собрание законов Российской империи. – СПб., 1830. – Т. XXII. – № 15935.

13. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генштаба. Херсонская губерния / Составитель А. Шмидт. – СПб. Главное управление Генштаба, 1863. – Ч. II. – 874 с.
14. Небольсин А.Г. Историко-статистический очерк общего и специального образования. – СПб., 1883. – 258 с.
15. Новая мореходная школа на Юге России // Морской сборник. – 1871. – № 2. – С. 20 – 25.
16. Отчет о мореходных классах трех разрядов императора Александра II в Херсоне с 1 января 1882 по 1 января 1883 г. – Херсон: Типография Н.О.Вашенко, 1883. – 8 с.
17. Отчет Русского общества пароходства и торговли с 3 августа по 31 декабря 1857 г. // Морской сборник. – 1858. – № 5. – С. 1 – 3.
18. Очерки истории педагогической мысли народов СССР XVIII – I пол. XIXв. / Под. ред. М.Ф. Шабаевой. – М., 1973. – 605 с.
19. Поездка по низовьям Днепра А. Афанасьева-Чужбинского // Морской сборник. – 1859. – № 8. – С. 328 – 333.
20. Сборник постановлений по Министерству народного просвещения (1802 – 1825). – СПб., 1864. – Т. I. – 789 с.
21. Скальковский А. Хронологическое обозрение истории Новороссийского края. – Одесса, 1838. – Ч. II. – 351 с.
22. Устав Русского общества пароходства и торговли основанного 3 августа 1856г. // Морской сборник. – 1856. – № 12. – С. 56 – 78.
23. Утвержденный доклад Министра коммерции о воспитании в Николаевском штурманском училище 12 пансионеров на пользу Черноморского купеческого мореплавания / Полное собрание законов Российской империи. – СПб., 1830. – Т. XXIX. – № 22212.
24. ЦДІАУ(м.Київ). – КМФ. 12. – Оп. 1. – Од. зб. 258. – Арк. 193 – 212.
25. ЦДІАУ(м.Київ). – КМФ. 12. – Оп. 1. – Од. зб. 259. – Арк. 1 – 12.
26. ЦДІАУ(м.Київ). – КМФ. 12. – Оп. 1. – Од. зб. 260. – Арк. 1 – 14.
27. Чорна К.Д. З історії становлення морехідної освіти в Херсоні (до 170-річчя Херсонського морського інституту) / Наукові записки. Проблеми археології, етнографії, історії, історіографії, літературознавства, мистецтвознавства, музеєзнавства, ономастики, соціології. – Херсон, 2004. – С. 143 – 149.

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА

Чорний Олександр Васильович – аспірант кафедри історії України Інституту історичної освіти Національного педагогічного університету імені М.П.Драгоманова

Наукові інтереси: проблеми становлення і розвитку морської освіти на Півдні України в останній чверті XVIII – на початку XX століття.